

#expertise éco

Déchiffrer les enjeux économiques
de la Loire-Atlantique

LA LOGISTIQUE URBAINE À NANTES : LES ATTENTES DES PROFESSIONNELS

Un enjeu qui prend de l'ampleur

“ Les importantes mutations que connaît aujourd'hui le commerce transforment aussi les flux logistiques. Dans le même temps, les collectivités cherchent à améliorer la qualité du fonctionnement urbain. Ces deux tendances peuvent se confronter. Pour atteindre les objectifs, partagés, d'une optimisation des flux et d'une cohabitation apaisée des usages, au service d'une centralité vivante et dynamique ; il est indispensable de connaître les acteurs, leurs besoins et leurs attentes. C'est le sens de plusieurs enquêtes menées auprès

des transporteurs et commerçants, complétées par plusieurs ateliers de travail et d'échanges. Il en ressort l'importance de considérer tous les leviers, tout en conservant un cadre d'action souple, pour pouvoir faire face aux évolutions de demain. ”

Alain Raguideau

Vice-Président CCI Nantes St-Nazaire en charge de l'attractivité territoriale

Le contexte récent : des livraisons en forte progression

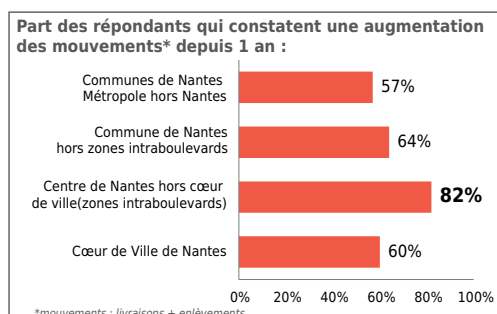
Les mutations commerciales sont aujourd'hui nombreuses, allant du fort développement du e-commerce, à l'arrivée de plus petits formats de magasins alimentaires dans les agglomérations, en passant par la croissance du commerce entre particuliers, ou encore l'émergence de magasins sans stocks, centrés sur le conseil.



Ces évolutions sont porteuses de création de valeur. Mais elles concourent également toutes à l'accroissement des flux de livraison en quantité, fréquence, et typologie, et sur des plages horaires qui s'étendent.

Dans l'agglomération nantaise, la progression est fortement ressentie par les transporteurs : une large majorité constate une augmentation récente des

mouvements, particulièrement, mais pas seulement pour le centre de Nantes. Dans l'ensemble de la zone en intra-boulevards, la progression des mouvements pour compte d'autrui est estimée à +22% entre 2011 et 2016, passant en 5 ans de 6 000 par jour à plus de 7 300.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Un transport est dit « **pour compte d'autrui** » lorsque qu'il est réalisé par un professionnel du transport routier, agissant en tant que déléataire de l'entreprise à qui appartiennent les marchandises.

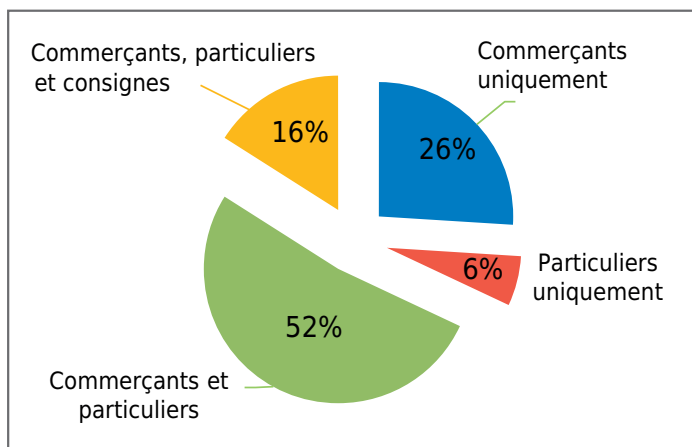
Il est dit « **en compte propre** » lorsque, à l'inverse, une entreprise livre elle-même ses clients (« compte propre expéditeur »), ou lorsque une entreprise s'approvisionne directement chez un fournisseur, avec ses moyens de transports, (« compte propre destinataire »).

Quelques repères

Les livraisons en ville c'est :

- **Près de 220 tournées** par jour sur le centre-ville de Nantes.
- Une tournée type = **31 livraisons et 3 enlèvements*** en moyenne.
- **Les petits colis : format de livraison le plus fréquent.** La livraison type est constituée de plusieurs colis sur un seul pas-de-porte (la livraison de plusieurs palettes constitue le deuxième format le plus commun).

Les clients des transporteurs :



Le B-to-B représente environ les $\frac{3}{4}$ des mouvements pour compte d'autrui à Nantes.

Les habitudes des commerçants :

50% se font livrer quotidiennement,
50% utilisent une combinaison entre compte propre et compte d'autrui,
20% d'entre eux effectuent uniquement leurs livraisons en compte propre.

**Les enlèvements concernent les expéditions et les retours de produits aux fournisseurs.*

Quelle réglementation aujourd'hui dans le centre-ville de Nantes ?

Les règles de livraison du centre-ville de Nantes sont nombreuses et complexes, selon les zones géographiques et les acteurs :

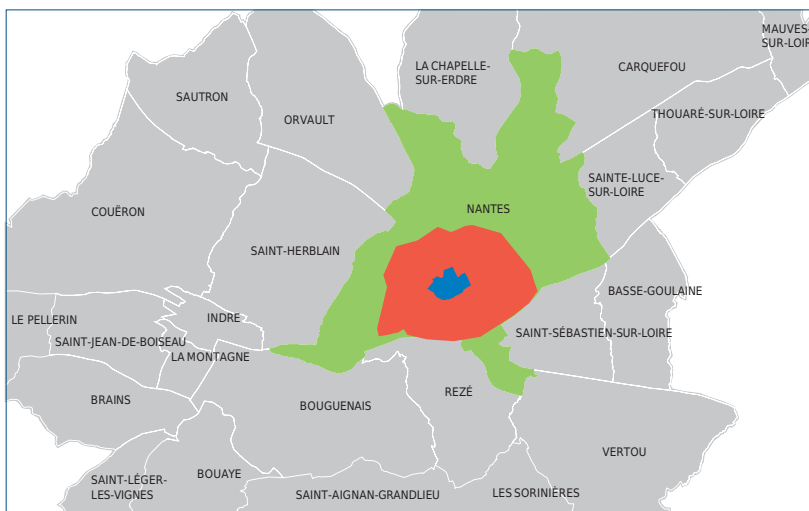
RAPPEL DES PRINCIPALES RÈGLES (hors exceptions) :

En centre-ville de Nantes,

- les livraisons sont autorisées de 7h30 à 11h30 ;
- les véhicules ne doivent pas dépasser 12 tonnes (PTAC*) ;
- l'arrêt sur les aires de livraison est obligatoire et ne doit pas dépasser 30 minutes (20 minutes dans l'aire piétonne).

**Poids Total Autorisé en Charge*

ZONES GÉOGRAPHIQUES



- Cœur de Ville de Nantes
- Centre de Nantes (zones intra-boulevards) hors Cœur de Ville
- Commune de Nantes hors zones intra-boulevards
- Communes de Nantes Métropole hors Nantes

Les évolutions réglementaires attendues par les professionnels ...

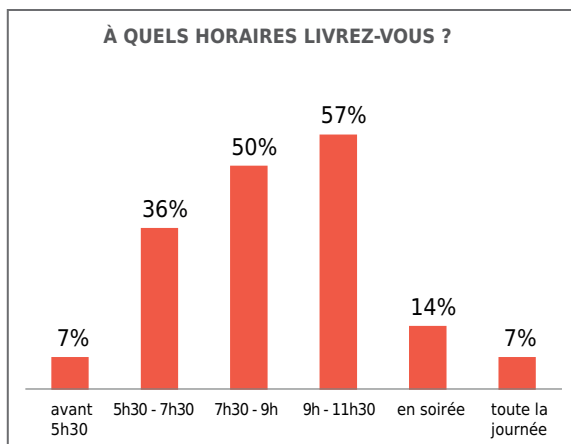
Les horaires et durées de livraison

Conformément à la réglementation générale aujourd'hui applicable, les horaires de livraison en cœur de ville sont aujourd'hui concentrés sur la période 7h30-11h30. Cette réglementation est aujourd'hui considérée comme trop restrictive par la moitié des transporteurs et des commerçants, notamment, pour ces derniers, du fait de leurs ouvertures parfois tardives (10h), et plus généralement, du fait de la multiplicité des situations (des métiers de bouche aux bars de nuit, en passant par la restauration).

“ La vie professionnelle de la ville de Nantes ne s'arrête pas à 11h. ”

Pour plus de souplesse, un élargissement significatif des plages horaires autorisées constitue donc une demande forte des acteurs :

- en fin de matinée, en autorisant les livraisons jusqu'à 13h, pour répondre aux contraintes d'ouverture des commerces et rendre les livraisons moins stressantes pour les livreurs ;
- en début de matinée (dès 4h), pour répondre aux besoins de certaines activités spécifiques ;
- l'ouverture d'un créneau le soir (17h-21h), pour répondre à la fois aux besoins en réapprovisionnement des commerces, et aux enlèvements et livraisons aux particuliers.



De même, la durée maximum de 20 minutes dans l'aire piétonne et de 30 minutes dans le reste du cœur de ville est jugée comme insuffisante (notamment pour les grosses marchandises et les livraisons multiples). Des évolutions sont donc à prévoir, en lien avec la taille des véhicules autorisés, les créneaux horaires, mais aussi l'organisation physique des livraisons (présence ou non de mutualisation).

Les gabarits de véhicules

Les transporteurs utilisent aujourd'hui de nombreux types de véhicules au sein desquels, en termes de gabarit, dominent les petites camionnettes.

Le tonnage maximum autorisé dans le centre-ville, aujourd'hui de 12 tonnes PTAC est respecté par les transporteurs. Il pose néanmoins problème aux 2/3 d'entre eux, avec deux demandes importantes :

- permettre, sur demande argumentée, un tonnage (ou gabarit) supplémentaire, afin de diminuer le nombre de véhicules en circulation ;
- adapter les aires de livraisons aux dimensions maximales autorisées.



LE SAVIEZ-VOUS ?

- 72% des transporteurs utilisent des camionnettes de 2,6 à 3,5 tonnes,
- 34% ont recours à des porteurs de moins de 12 tonnes,
- 34% ont recours à des VUL (Véhicules Utilitaires Légers) inférieurs à 2,6 tonnes.

Les caractéristiques des véhicules

Le diesel constitue le principal mode de motorisation des véhicules de livraison. Mais 58% des transporteurs utilisent aujourd'hui des véhicules spécifiques (triporteurs, électriques, véhicules GNV ou EURO VI*), ce qui traduit un effort important de mise en conformité. De même, deux commerçants sur 10 déclarent avoir aujourd'hui recours aux nouveaux modes de transport (dont le vélo) pour des livraisons.



Dans ce contexte, les acteurs sont demandeurs de politiques incitatives aux comportements vertueux, en tenant néanmoins compte de deux éléments :

- la difficulté pour les acteurs de la livraison à disposer de véhicules entièrement dédiés au cœur de ville. Seuls 6% des transporteurs y limitent leur activité : les autres travaillent à la fois sur le centre et la périphérie. La même difficulté se retrouve pour les commerçants du cœur de ville se livrant en compte propre (avec leur véhicule personnel) ;
- les conditions économiques de la transition vers des véhicules propres, avec la nécessité de prévoir une phase incitative suffisamment longue avant une interdiction progressive des véhicules thermiques. Les situations des acteurs sont ici très variées, entre les artisans, les commerçants et les transporteurs, et au sein même des transporteurs (selon, notamment, qu'ils soient propriétaires ou locataires de leurs parcs de véhicules).

“Privilégier une interdiction progressive dans le temps des véhicules diesel, pour permettre d’amortir les moyens existants. ”

* GNV : Gaz Naturel pour Véhicules (gaz naturel utilisé comme carburant).

EURO VI : norme de pollution maximale des véhicules équipés de moteurs à combustion (utilisant des carburants classiques comme le diesel, ou du GNV, des biocarburants, etc.). Elle s'applique à tous les véhicules industriels immatriculés depuis le 01/01/2014.

Les modalités de livraison

Les commerçants jugent globalement positivement les conditions de livraison en cœur de ville (seuls 17% d'entre eux les trouvent mauvaises). Parallèlement, les transporteurs considèrent au 2/3 que ces conditions se sont maintenues ou améliorées depuis 2011. Ils jugent néanmoins beaucoup plus sévèrement l'accès au cœur de ville depuis la périphérie, qui s'est dégradé pour 7 répondants sur 10 : autoriser l'utilisation des couloirs de bus à certaines heures serait pour eux un premier moyen de pallier cette dégradation.

“Il y a beaucoup de manutentions à effectuer entre les zones de stationnements et les points de vente. ”

Une augmentation du nombre de badges d'accès aux aires piétonnes par les transporteurs est aussi évoquée : la limite de 10 badges par entreprise génère des contraintes inutiles dans l'organisation des tournées.

Enfin, les transporteurs font largement état du manque d'aires de livraison : pour 70% d'entre eux, leur nombre est insuffisant (du fait de la multiplicité de leurs usages, des occupations non autorisées et non contrôlées, du non-remplacement lors de travaux longs, etc.). En créer de nouvelles dans les lieux déficitaires, mais aussi les adapter aux dimensions maximales autorisées des véhicules et faire respecter leur usage (en envisageant des solutions innovantes) font partie des demandes importantes des acteurs.



Vers des évolutions dans l'organisation des livraisons ?

Des possibilités de mutualisation ...

La mutualisation de certaines livraisons constitue, au côté des évolutions réglementaires, un second levier de réponse aux enjeux d'optimisation et de réduction des flux de la logistique urbaine.



Des mutualisations de fait existent déjà aujourd'hui, via la sous-traitance : un tiers des opérateurs déclarent y recourir pour le B-to-B en centre-ville, et jusqu'à la moitié pour le B-to-C dans la ZTL.



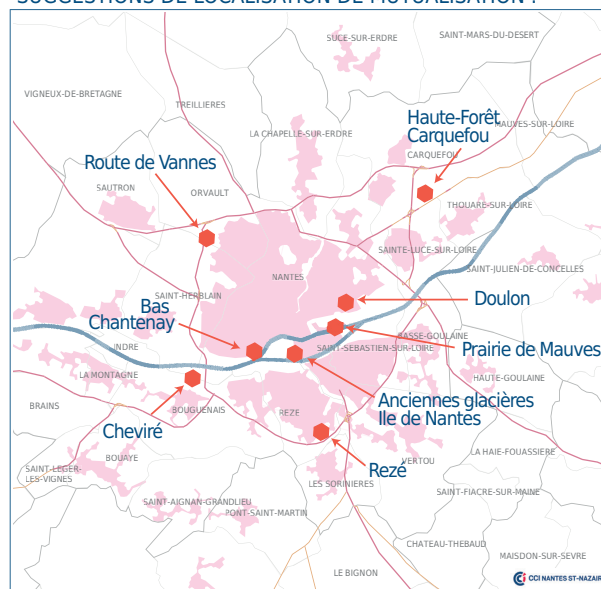
LE SAVIEZ-VOUS ?

Des commerçants plutôt satisfaits de leurs livraisons :

- **91%** sont satisfaits de la fréquence de leurs livraisons
- **2/3** sont satisfaits des horaires
- **2/3** estiment que le soin apporté à la livraison est conforme à la prestation attendue

Les commerçants, aujourd'hui largement satisfaits de leurs livreurs, expriment une certaine réticence envers la mutualisation (20% seulement y sont favorables), craignant des erreurs et un allongement des délais. Les transporteurs en revanche sont largement favorables (70%) à certains formes de mutualisation, citant notamment, comme produits à cibler en priorité, les colis chez les particuliers et les produits à température dirigée. Certains lieux apparaissant aux professionnels comme adaptés à la mutualisation ont également été cités (cf. carte ci-contre).

SUGGESTIONS DE LOCALISATION DE MUTUALISATION :



... mais des difficultés à lever.

Néanmoins, en écho aux inquiétudes des commerçants, sept transporteurs sur dix considèrent que la mutualisation est, aujourd'hui, risquée et difficile à mettre en œuvre.

Une organisation mutualisée des flux de logistique de la ville suppose en effet de lever plusieurs difficultés, notamment :

- la question du modèle économique, en intégrant les problématiques de rupture de charge, de coût immobilier des espaces de mutualisation, et de gestion des flux de nature différente ;
- la question de la (ou les) localisation(s) optimale(s) des espaces de mutualisation, et de leurs formes (centre de distribution urbaine, espaces logistiques en rez-de-chaussée, infrastructures mobiles, etc.) ;
- la question de l'organisation du système d'information, qui constitue pour les opérateurs une difficulté plus d'ordre commerciale que technique.

Conclusion

Le bon fonctionnement logistique : un enjeu crucial pour les espaces urbains.

Sous l'influence des nouveaux modes de consommer et de vendre, les flux logistiques s'accroissent fortement dans le centre de Nantes. Son attractivité future auprès des acteurs économiques dépendra en partie du bon fonctionnement de ces flux. Et c'est notamment la capacité à accéder aisément au cœur de ville, depuis la périphérie, pour le transport des marchandises, qui permet aussi une organisation plus optimale des livraisons.

Pour permettre, dans ce contexte mouvant, de maintenir les équilibres entre les différents objectifs des politiques publiques (et d'ajuster les moyens adéquats pour y parvenir), le nouveau règlement de livraison du centre-ville de Nantes, attendu pour 2017, devrait faire preuve de souplesse, et privilégier l'incitation et la concertation.

Au-delà des aspects réglementaires, c'est à plus long terme la question de la mutualisation des flux qui se pose, avec différentes échelles d'action possibles, à moduler dans le contexte nantais (centre de distribution couvrant l'ensemble de la ville, espaces logistiques de rez-de-chaussée, rôle de la Loire, etc.). C'est aussi la question sous-jacente du foncier qui doit être anticipée dans l'idée de réintroduire la logistique au cœur de la ville dense : réutilisation de friches, de lieux sous-utilisés en sous-sol et/ou rez-de chaussée proches des lieux de livraisons pour créer ces lieux de stockage déportés et mutualisés.

Enfin, la logistique urbaine fait partie intégrante d'une réflexion plus globale sur la place des activités économiques en cœur de ville et les conditions indispensables à leur développement : accessibilité, stationnement, mixité avec les autres usages (tertiaire, commerce, artisanat, et habitat...).

MÉTHODOLOGIE

Les éléments et données de ce document sont issus :

- d'enquêtes menées par la CCI Nantes St-Nazaire fin 2015 auprès de 32 transporteurs ayant une activité sur Nantes Métropole et 87 commerçants de Nantes.
- d'une enquête complémentaire de Bruno Durand, Responsable scientifique de la CERELUEC (Cellule d'Etudes et de Recherche en Logistique Urbaine et du E-Commerce - Université de Nantes), menée au printemps 2016 auprès de 32 opérateurs de transport de Nantes Métropole
- et de plusieurs ateliers de travail rassemblant les professionnels du transport.

Pour nous contacter :